

Nr. 2

Uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart inzake de aanvaring van het Nederlandse vissersvaartuig "Vrouw Grietje" GO 14, vissende op de Noordzee, met de Britse ro-ro ferry "European Tideway".

Betrokkenen: schipper J. van Dam ("Vrouw Grietje" GO 14)

wachtsman A. van Dam ("Vrouw Grietje" GO 14)

Op 16 oktober 2000 is het Nederlandse vissersvaartuig "Vrouw Grietje" GO 14, vissende op de Noordzee, in aanvaring gekomen met de Britse ro-ro ferry "European Tideway".

Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 7 juni 2001 dat de Raad een onderzoek zou instellen naar de oorzaak van deze scheepsramp.

1. Gang van het gehouden onderzoek

De Raad nam kennis van de stukken van het voorlopig onderzoek, onder meer omvattende:

1. een staat van inlichtingen betreffende het Nederlandse vvtg. "Vrouw Grietje" GO 14;
2. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van schipper J. van Dam;
3. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van wachtsman A. van Dam;
4. een fotokopie van een uitdraai van een floppy disk, met de track van het vvtg. "Vrouw Grietje" GO 14;
5. een fotokopie van een faxbericht d.d. 16 maart 2001, van Holland Nautic Beroepsvaart B.V., aan de Scheepvaartinspectie;
6. een fotokopie van de bemanningslijst met het vvtg. "Vrouw Grietje" GO 14;
7. een fotokopie van een faxbericht d.d. 16 oktober 2000, van het Kustwachtcentrum IJmuiden, aan de Scheepvaartinspectie, met de melding van de aanvaring;
8. een fotokopie van het "Report on the investigation of the collision between European Tideway and Vrouw Grietje in the North Sea, 16 October 2000", opgemaakt d.d. 25 mei 2001, door de Marine Accident Investigation Branch (MAIB);
9. een fotokopie van een proces-verbaal van het Korps Landelijke Politiediensten, Unit Zeeuwse Stroom, Groep Willemstad, nr. 2000019892-1, opgemaakt en gesloten op 11 april 2001, met bijlagen;
10. het Certificaat van Deugdelijkheid van het vvtg. "Vrouw Grietje" GO 14.

U 2

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 30 november 2001. Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart ing. R.A.C.J. Simons.

De Raad hoorde schipper J. van Dam en wachtsman A. van Dam, beiden als betrokkene. De betrokkenen werden bijgestaan door hun raadsman mr. J.F. van der Stelt, advocaat te Rotterdam

De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.

Aan de betrokkenen en hun raadsman is het recht gelaten het laatst te spreken.

2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:

A. De schepen

De "Vrouw Grietje" GO 14 is een Nederlands vissersvaartuig, toebehorend aan Van Dam CV te Goedereede. Het schip is in 1991 gebouwd, is 35,25 meter lang, meet 419 Gross Ton en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 1470 kW (afgesteld op 800 kW).

Het schip is uitgerust met radiotelefonie, drie VHF's, twee radars waarvan één met Arpa-functie, richtingzoeker, echolood, automatische stuurinrichting, gyrokompas, twee maal DGPS gekoppeld aan twee plotters met ieder een eigen (identiek) bestand en computer.

Ten tijde van de aanvaring bestond de bemanning in totaal uit zes personen. De diepgang bedroeg voor circa 3,40 meter en achter circa 5 meter. De lading bestond uit circa 1000 kilo verse vis.

De "European Tideway" is een Britse ro-ro ferry, toebehorend aan P&O North Sea Ferries te Engeland. Het schip is in 1977 gebouwd en is 184,9 meter lang en meet 17.300 Bruto Ton. Het schip is onder meer uitgerust met drie radars met ARPA, DGPS, gyrokompas, autopilot, VHF, twee verstelbare schroeven aangedreven door een totaal vermogen van 11.474 kW, twee identieke roeren en dubbele boegschroeven.

Ten tijde van de aanvaring bestond de bemanning, inclusief de kapitein, uit 32 personen. Daarnaast waren er 15 passagiers aan boord.

B. De aanvaring

Aan de Scheepvaartinspectie hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Schipper J. van Dam:

Ik vaar al 36 jaar aan boord van kotters, waarvan de laatste 25 jaar als schipper. Ik ben medeëigenaar van de GO 14. Ik ben in het bezit van de diploma's SW V en Marcom A.

Wij zijn op maandagmorgen 16 oktober 2000 om 03.00 uur vertrokken vanaf de visafslag van Stellendam. Om 07.00 uur hebben wij voor de eerste keer gezet in positie 51° 53' N, 002° 53' O en wij zijn in een noordwestelijke richting gaan vissen tussen het Engelse en het Nederlandse plat.

Gedurende de ochtend en de middag waren de weersomstandigheden nagenoeg gelijk: wind zuid, kracht 3 Bft. draaiend naar noordwest, kracht 4 à 5 Bft. Het zicht is in de loop van de dag opgeklaard van 1 mijl naar 3 mijl. Het weer was buiig. De zee was kalm.

De Arpa-radar stond op het 12 mijlsbereik en de andere radar stond op het 6 mijlsbereik. Voor de navigatie maakten wij gebruik van de DGPS. De VHF's stonden op kanaal 16, visserijkanaal P2 en op kanaal 17.

Na een aantal trekken zijn wij om 14.50 uur weer gaan halen. Om 15.00 uur waren de tuigen weer gezet. Om 15.30 uur heb ik de wacht overgegeven aan Abraham van Dam. Ik heb hem opdracht gegeven om noordwestelijk over te vissen tot 52° 05' 50" N 002° 30' O. Hierna moest hij stuurboord rond en dan op een zuidoostelijke koers, totdat wij weer moesten halen, dit zou omstreeks 16.40 uur zijn geweest. Ik heb de wacht overgegeven aan A. van Dam. Onze snelheid was 6 mijl per uur. Ik had in totaal tien echo's geplot (dat is tevens het maximum aantal), vijf vissersschepen en vijf andere vaartuigen. De vijf andere vaartuigen zijn door mij aangewezen en besproken met A. van Dam. Deze schepen leverden geen gevaar voor ons op volgens de plot. A. van Dam was op de hoogte van de VHF-kanalen. De navigatie- en visverlichting brandden. Om 15.30 uur ben ik van de brug afgegaan naar mijn hut die achter de brug gelegen is. Ik zeg verschillende malen per visweek dat, als er iets bijzonders is of als men het niet vertrouwt, men mij direct moet roepen.

Ik lag te kooi, maar sliep niet. Om 15.54 uur hoorde ik het motorvermogen iets minderen, hieruit maakte ik op dat we rond aan het gaan waren. Om 16.00 uur trok A. van Dam de reguleur dicht en riep mij direct. Ik ben direct naar de stuurhut gegaan. Ik zag over stuurboord een groot blauw schip recht op ons in komen. Ik heb direct de motor vol achteruit gezet. Het schip, de "European Tideway", schepte ons nog net met de bakboordzijde.

De "European Tideway" voer volgens mij op dit moment nog op volle snelheid. Ik heb matroos D. Roon opdracht gegeven om de "European Tideway" op te roepen op VHF- kanaal 16. Ik ben zelf de tuigen op gaan draaien, de overige bemanning is de schade op gaan nemen aan de voorsteven.

De "European Tideway" antwoordde gelijk en wij zijn overgegaan naar VHF-kanaal 72. Ik had het idee dat hij nu pas snelheid minderde. Wij hebben gegevens uitgewisseld en de schade van beide kanten besproken. Wij hadden kopschade, maar konden de visweek gewoon volmaken. De "European Tideway" had een scheur aan bakboordzijde, maar hij kon zijn reis vervolgen naar Felixstowe.

Hierna hebben wij de Nederlandse Kustwacht op de hoogte gesteld. De "European Tideway" heeft de Engelse Kustwacht op de hoogte gesteld. Hierna heb ik de track op de floppy gezet en het thuisfront ingelicht.

A. van Dam loopt reeds sinds augustus 2000 zelfstandig wacht aan boord van de GO 14. Hiervoor heeft hij één jaar stage gelopen aan boord van de GO 14.

Wachtsman A. van Dam:

Ik vaar sinds 1 juni 1999 aan boord van de GO 14 als stagiair. Vanaf 28 juni 2000 vaar ik als matroos aan boord van de GO 14. Ik ben in het bezit van de diploma's SW V en Marcom A. Wij zijn 's ochtends vroeg uit de haven van Stellendam vertrokken op 16 oktober 2000.

U 2

Ik ben rond 13.45 à 14.00 uur aan dek gekomen om te helpen met het halen en zetten. Hierna ben ik gaan strippen en sorteren, samen met de rest van de bemanning, uitgezonderd de schipper, die de wacht had. Rond 15.00 uur was ik op de brug om de wacht over te nemen van de schipper. De schipper heeft mij de instructie gegeven om noordwestelijk op te vissen en rond te gaan over stuurboord in positie 52° 03' 50" N, 002° 30' O. En hierna langs de plot in zuidoostelijke richting terug te vissen tot ongeveer 16.00 uur.

De schipper heeft met mij de echo's, die op de radar waren geplot doorgenomen, het waren er twaalf (het maximale aantal dat kan worden geplot). Deze schepen leverden geen gevaar op voor de GO 14. Eén radar stond bij op het 12 mijlsbereik (hierop werd geplot) en één radar stond bij op het 6 mijlsbereik. Het bereik werd niet gewisseld. Het zicht toen ik op wacht kwam was 3 tot 5 mijl. De zee was rustig. De windkracht was 4 à 5 Bft., de richting weet ik niet meer. Het weer was niet regenachtig.

De navigatieverlichting stond bij op het console, ik heb niet gecontroleerd of het ook werkelijk brandde. Het dagmerk hing achterop. De VHF's stonden op kanaal 16, kanaal P2 (visserij) en kanaal 72. De schipper is nog vijf tot tien minuten bij mij op de brug gebleven. Daarna is hij naar zijn hut gegaan achter de brug.

Omstreeks 15.54 uur waren wij op de positie, waarop ik van de schipper rond moest. In de tussenliggende periode heb ik regelmatig op de radar gekeken, die op het 12 mijlsbereik stond. Ik heb ook een aantal malen op de radar gekeken die op het 6 mijlsbereik stond. Ik heb dit niet afwisselend op het 6 mijlsbereik of 3 mijlsbereik gezet.

Vlak voordat ik rond ging, heb ik niet op de radar gekeken of dit kon in verband met andere scheepvaart, er stond geen veiligheidsring ingesteld op de radar. Ik heb voordat ik rondging ook niet uit het brugraam gekeken of dit veilig kon. Onze vissnelheid is 6 mijl.

Tijdens het inzetten van de koersverandering ben ik op de radar gaan kijken en zag ik het andere vaartuig over de stuurboordboeg. De afstand was toen 2 mijl. Ik ben door blijven draaien. Toen ik bijna op tegenkoers was, zat het andere vaartuig ongeveer 1½ mijl bij ons vandaan. Toen het andere schip geen koers veranderde, ben ik bakboord uitgegaan. Ik had het vaartuig niet geplot toen ik hem zag. Ik ben niet verder doorgedraaid over stuurboord, omdat ik bang was dat hij ons dan van achteren aan zou varen.

Ik heb niet geprobeerd om in contact te komen met het andere vaartuig. Binnen een minuut nadat ik bakboorduit ging, constateerde ik dat het andere vaartuig stuurboorduit ging. Ik heb toen de reguleur dichtgetrokken en heb direct hierna de schipper geroepen. Wij hadden niet veel vaart meer toen het andere vaartuig ons raakte. Vlak voordat wij het andere vaartuig raakten, zagen wij hem eerst van stuurboord en daarna recht vooruit.

Toen de schipper op de brug kwam heeft hij het commando overgenomen. Ik heb niet gezien dat hij actie heeft ondernomen.

Na de aanvaring heb ik D. Roon, die contact had met de "European Tideway", geassisteerd met de vertaling van het Engels.

Aan de Maritime Coastguard Agency (MCA) heeft – zakelijk weergegeven – verklaard:

Tweede stuurman Simon Paine:

I have been at sea for seventeen years on various types of vessels. I have been with P&O since 1994 sailing as a Second Officer with a Class 1 Certificate of Competency.

All times in this statement are British Summer Time (UTC +1 hour).

I was 13 days into a two week rota onboard the vessel. I was on the 93 watch at the time of the incident. The vessel had sailed at about 1100 that day following the weekend layover in Europort.

The trip had been normal except that the visibility had been about five miles but less in occasional rain showers. I first saw the fishing vessel on radar at about six miles range. I saw her visually at about 3 miles. I could not see any shapes or lights on the vessel. She may have had working lights but I could not see any navigation lights at all. I plotted the vessel on the radar, she was heading northwesterly crossing from port to starboard and she crossed approximately 2 miles ahead. She continued to open up on the starboard bow.

At about this time Mr. Parker came up to the bridge to take over the bridge. I started to hand over to Mr. Parker, when Mr. Sibellas told me the fishing vessel was altering course to starboard. I picked up the binoculars and took a look. She had altered course and was showing me her port bow. I put a man on the wheel straight away, Dave Ewing. The vessel was about one mile away at the time or just over. I was observing visually and by radar although the radar had not settled down by then. The vessel was steady, and when the radar caught up it gave a CPA (closest point of approach) of zero.

At seven cables, she still had a CPA of zero and I gave the order to alter course to starboard. Mr. Parker sounded one short blast on the ship's whistle, which is sighted forward on our vessel.

The vessel started swinging, the fishing vessel was about 3 points (40 degrees) on the starboard bow when I started to alter course. When the fishing vessel was about one point on the starboard bow (10 degrees approximately) I observed the other vessel started to turn to port. I immediately thought of going to port but realized I had too much swing on, and trying to steady up or go to port would likely have resulted in us running the fishing vessel down. I therefore decided to continue altering to starboard and I therefore increased the rate of swing by increasing the rudder and adjusting the engine settings. The swing of our vessel continued and the fishing vessel crossed over onto our port bow. My perception was that the fishing vessel was still altering course to port. When I saw the vessel alter course to port I started sounding continuous blasts on the whistle. Shortly after this the fishing vessel hit us on our port shoulder. We continued to alter to port and the vessel bounced off our port shoulder, appearing only to have contacted our vessel once. I noticed that the fishing vessel had its beams out and it appeared that she was trailing fishing gear, although I do not recall seeing any fishing signals. The Captain then came up to the bridge. Ashley Parker spoke to the vessel and obtained her details, and confirmed

U 2

that she was not damaged. We checked our vessel for damage and then proceeded to Felixstowe.

Matroos/uitkijk Paul Sibellas:

I have been at sea for thirty five years on various types of vessels. I have been with P&O North Sea routes since 1978 sailing as a Seaman Grade 1A (SG1A) with an AB certificate.

All times in this statement are British Summer Time (UTC + 1 hour).

I work 2 weeks on 2 weeks off normally, but once a year we do a 3 weeks on 3 weeks off duty so that we can take a holiday. I had just started the first week of a 3 week stint. I was on the 93 watch. I first saw the fishing vessel visually when she was about 23 points to port (25 degrees approximately). Visibility was about 3 miles. The fishing vessel crossed our bow about 23 miles. Simon Paine had a plot on it. I reported her when she was ahead. I did not see any fishing signals on the vessel although I am sure she had beams out. My relief arrived on the bridge at about this time. When the fishing vessel was about two points to starboard, about one mile away approximately, I observed the fishing vessel turning to starboard, towards us, I reported to Simon Paine that the fishing vessel was turning to starboard towards us, but Simon was already aware of this. By this time he was heading to the radar. Simon asked my relief to go on the wheel and put the helm into hand steering, he then told him to alter the helm to starboard, from recollection this was 15-20 degrees to starboard. The vessel started to swing to starboard, and we would have cleared the fishing vessel. However, the fishing vessel started to alter course to port. I could not believe what I was seeing, and could not understand what he was trying to do. The fishing vessel then collided with the port shoulder of our vessel bouncing out after one hit. The fishing vessel rolled heavily when she collided with us. I then observed the vessel passing down our port side, I did not see anyone on deck on the fishing vessel as she passed down our port side. I observed that she had her beams out and was trailing her gear. I did not notice any fishing signals on the vessel. I remained on the bridge after the collision and then in due course I left the bridge since my watch had been completed and I was not required for any further duties.

Tweede stuurman Ashley Parker:

I have been at sea for twenty years on various types of vessels. I have been with P&O since 1995 sailing as a Second Officer with a Class 1 Certificate of Competency.

All times in this statement are British Summer Time (UTC +1 hour).

I was 6 days into a two week rota onboard the vessel. I was on the 3-9 watch at the time of the incident. The vessel had sailed at about 1100 that day following the weekend layover in Europort.

I arrived on the bridge shortly before 1500 and started the handover from the on watch 2nd officer Simon Paine.

One of the first things he mentioned was that a fishing boat had crossed the bow from port to starboard and was heading up to the north. While the handover was continuing the on watch lookout Paul Sibellas said that the fishing boat had altered

course. Both Mr. Paine and I observed the fishing vessel visually and saw he was still turning. The fishing vessel steadied upon course and it became apparent both visually and by radar that he was on a collision course.

Mr. Paine put a man on the wheel and started to alter to starboard, I sounded one short blast on the whistle.

The "European Tideway" began to turn. When the fishing vessel was almost ahead he began to turn to port.

Mr. Paine increased the amount of helm and altered the engine settings to increase the rate of turn. By this time it was apparent that there was going to be a collision. The fishing vessel struck the "European Tideway" on the port shoulder. After the collision the Master was called, I contacted the fishing vessel by VHF and ascertained his name and whether he had suffered any damage. He gave his name as the "Vrouw Grietje". I observed that he was a green Dutch beam trawler. As a result of some VHF conversations the "Vrouw Grietje" stated he had no damage and went on his way. We checked the "European Tideway" for damage and after a short interval made our way to Felixstowe.

Matroos/uitkijk David Ewing:

I have been at sea for twenty one years on various types of vessels. I have been with P&O North Sea routes since May 2000 sailing as a Seaman Grade 1A (SG1A) with an AB certificate.

All times in this statement are British Summer Time (UTC +1 hour).

I had been filling in for people, so although usually on a 2 weeks on 2 weeks off basis, I cannot remember how long I was working on the date of the incident. I cannot remember how long I had been onboard the vessel on the date of the collision. On the day of the collision I was working the 39 watch. I arrived on the bridge about 1455 hours, to take over the watch from Mr. Sibellas. The visibility was hazy and he told me of a fishing vessel which had passed ahead. I could not see the vessel at the time. Shortly thereafter Paul Sibellas saw the fishing vessel on the starboard side and pointed it out to me. This is the first time I had seen the vessel. Shortly after this Mr. Paine asked Mr. Sibellas to go on the wheel, but since I was coming onto watch I volunteered to go on to the wheel in his place. I took the wheel, I was then ordered to go starboard 20 on the wheel, which I did. I was concentrating on the wheel, but also occasionally looking out the window. The fishing vessel appeared to be going from starboard to port of our vessel. The next thing I recall happening is the fishing vessel hit us on our port side. When the fishing vessel hit us, I could see the top of her mast and saw her roll heavily. Although difficult to remember, the next helm order I got was wheel midships and then I awaited further orders. I remember hearing the VHF conversation between our Ashley Parker on our vessel and the fishing vessel, during which details were exchanged and Ashley asked whether the fishing vessel had suffered any damage. The fishing vessel then departed, and the master of our vessel then took steps to check the damage on our vessel. I cannot remember how long we remained in the

U 2

vicinity until we resumed our course. I think we had stopped shortly after the collision until we resumed passage.

3. *Het onderzoek ter zitting*

Ter zitting van de Raad hebben aanvullend verklaard:

Schipper J. van Dam:

Ik ga er vanuit dat als wij vissende zijn, de andere scheepvaart voor ons moet uitwijken. Ikzelf behoud zo lang mogelijk koers en vaart als ik een schip zie dat mij nadert en voor mij moet uitwijken.

Ik schets voor u een plattegrond van de brug, inclusief de plaatsing van de stoel en de diverse apparatuur. Er is een schuifraam aan de voorkant van de brug; dit raam was open.

Die dag was het zicht 3 à 4 mijl. Het vismerk hing op, op het achterschip achter het stuurhuis. Recht van voren inkijkend is het vismerk slecht te zien. Als ik het dagmerk op het voorschip zou ophangen, is het van achteren inkijkend slecht te zien. Mijn zoon had een jaar praktijk gelopen bij mijn broer. In augustus was hij zelfstandig wacht gaan lopen. Zowel mijn broer als ikzelf waren van oordeel dat hij daarvoor geschikt was. Ik vertrouwde hem volledig.

Mijn zoon kwam van dek toen hij de brugwacht van mij overnam. Bij de wachtoverdracht heb ik op de plotter aangewezen waar hij rond moest gaan. Dat was op de positie: 52° 05' 50" N en 002° 30' O. Dit was onze eerste trek op dit vislijntje. Deze trek had zonder problemen voortgezet kunnen worden, er waren geen obstakels zoals wrakken of grote stenen of andere belemmeringen. Ik wilde dat hij over stuurboord rondging in verband met de stroom. Het was de bedoeling dat hij hetzelfde lijntje op tegengestelde koers zou terugvaren. Ik kan u niet zeggen of dit verwarrend is voor de andere scheepvaart.

Ik was vlak achter de brug toen ik het toerental van de motor hoorde inzakken. Hieruit leidde ik af dat mijn zoon aan het rondgaan was. Vijf minuten daarna werd ik geroepen en ging naar de brug. Dwarsop aan stuurboord zag ik een groot blauw schip recht op ons af komen. Ik toon u aan de hand van een tweetal houten modellen hoe de aanvaringssituatie was. De aanvaringshoek bedroeg ongeveer 75°; wij raakten met onze kop de bakboordzijde van de "European Tideway". Ten tijde van de aanvaring liepen wij geen vaart meer, de kracht was al van de motor gehaald. Ik heb in het geheel geen geluidssignalen van de "European Tideway" gehoord. Voor de aanvaring is er ook geen VHF-contact geweest met dit schip. Na de aanvaring heb ik dat schip opgeroepen.

Ik gebruik de VHF ook wel om op te roepen in geval van naderende gevaarlijk situaties.

Onze schade bleek betrekkelijk gering.

De plotter bewaart de tracks van de gehele week. In verband met deze aanvaring heb ik een half uur daarna deze specifieke track op floppy bewaard.

Ik geef aan de wachtslieden altijd de opdracht mij te waarschuwen als ze het niet vertrouwen.

Ik heb het Marcom-A diploma.

Wachtsman A. van Dam:

Ten tijde van de aanvaring was ik negentien jaar.

In de periode voorafgaand aan de aanvaring heb ik de wacht meegelopen met de broer van mijn vader. Ik kende het schip en de uitrusting daarvan goed.

Ik was om 15.00 uur op de brug gekomen, om 15.30 uur heb ik de wacht overgenomen. Ik heb tijdens de wacht geen andere werkzaamheden verricht.

Het wachtalarm stond, zoals altijd, bij. Als je in de stoel zit, kun je goed naar buiten kijken; er is geen sprake van grote blinde hoeken of apparatuur die het zicht belemmert. De VHF stond onder andere bij op kanaal 16. Ik ben niet door een ander schip opgeroepen. Ik gebruik de VHF ook om andere schepen op te roepen, onder andere als er een gevaarlijke situatie dreigt.

Ik heb op de Arpa-radar genavigeerd. Er zijn een paar kleine blinde zones op het radarbeeld.

Het invoeren van een doel op de radar gebeurt door er de cursor op te zetten.

De "European Tideway" was mij niet opgevallen, noch op de radar, noch visueel. Ik heb geen verklaring waarom ik dat schip niet heb opgemerkt. Ik hield de radar wel regelmatig bij, maar ik heb de "European Tideway" niet op de radar gepeild. Ik weet dat als de peiling niet verandert er gevaar voor aanvaring dreigt.

Ik ben op de autopilot rondgegaan, dit deed ik in stappen. Na het inzetten van het rondgaan zag ik het andere schip voor het eerst, achter ons aan stuurboord. Toen ik zag dat de "European Tideway" niet uitweek, ben ik van koers gaan veranderen naar bakboord. Ik realiseer mij dat dit een gevaarlijke manoeuvre is geweest. Ik realiseer mij ook dat ik eerder de vaart had moeten verminderen of de vaart er helemaal uit had moeten halen.

Ik heb geen geluidsseinen gehoord of gegeven.

Ik toon u op bladzijde 002 van uw dossier de aanvaringspositie. De situatietekening op bladzijde 022 van uw dossier klopt wel ongeveer.

De misthoorn gebruik ik nooit.

Ik ben thans van mening dat als een gevaar voor aanvaring dreigt, waarbij het andere koopvaardijship voor mij moet uitwijken, ik nu koers en vaart moet blijven behouden in plaats van rond te gaan voor een tegengestelde koers, zoals ik dat in dit geval heb gedaan.

Er is aan boord nooit over een tweede dagmerk op het voorschip gesproken.

Noch mijn vader, noch ik hebben een boete van het Openbaar Ministerie gekregen.

Ik heb geen uitspraken van de Raad voor de Scheepvaart gelezen.

De pleitnotitie van raadsman, mr. J.F. van der Stelt, luidt:

1. Op 16 oktober 2000 heeft op de Noordzee een aanvaring plaatsgevonden tussen de "Vrouw Grietje" GO 14, met visserijkenmerk GO 14 en de Britse ro-ro ferry "European Tideway". Ten tijde van de aanvaring was de GO 14 vissend. De "European Tideway" was op weg van Rotterdam naar Felixstowe.

U 2

2. Ten tijde van de aanvaring werd aan boord van GO14 de zeewacht gelopen door A. van Dam. Zijn vader, J. van Dam, was als schipper aan boord en was tot zeer kort voor de aanvaring in zijn hut. Beiden zijn door uw Raad als betrokkenen aangemerkt en opgeroepen.
3. Het dossier bestaat uit de gebruikelijke stukken, de processen-verbaal van Scheepvaartinspectie en een afschrift van het proces-verbaal van het Korps Landelijke Politiediensten. Het dossier wordt voorts aangevuld met het rapport van de MAIB, opgesteld vanwege de Britse overheid. Dit rapport is in conceptvorm omstreeks 18 april van dit jaar ontvangen door de betrokkenen. De Britse autoriteiten verzochten de betrokkenen om hun eventuele commentaren kenbaar te maken aan de MAIB voor 11 mei 2001. Als gevolg van het feit dat beide betrokkenen alleen het weekend thuis zijn ontstond vertraging in de beantwoording van dit verzoek van de MAIB en derhalve werd op 25 mei het definitieve rapport uitgebracht waarin we dan lezen dat de MAIB geen antwoord had gekregen op hun verzoeken aan betrokkenen om aanvullende informatie. Die vermelding wordt met het bovenstaande gerelativeerd. De reactie van betrokkenen was te laat en overigens kan vastgesteld worden dat de MAIB over dezelfde stukken beschikte als die thans voor ons liggen in het dossier, daar waar het de GO14 aangaat.
4. Ter wille van de duidelijkheid en leesbaarheid zal ik de rol van de betrokkenen hieronder separaat bespreken.

J. van Dam

5. Zoals uit het rapport blijkt, en ik verwijs dan naar het proces-verbaal van Scheepvaartinspectie en naar de verklaring die door schipper Van Dam gestuurd is aan het KLPD, was de GO14 die morgen om 03.00 uur vertrokken uit Stellendam en is men omstreeks 07.00 uur aangevangen met het vissen tussen het Engelse en het Nederlandse Plat. Vissen vond plaats in tracks die afwisselend in noordwestelijke richting en zuidoostelijke richting werden gevaren. Het weer was goed, de wind noordwest 4, het zicht was in het begin van de dag wat minder maar klaarde daarna op tot circa 3 mijl en de zee was kalm. Schipper Van Dam had de Arpa-radar bijstaan op een range van 12 mijl en de tweede radar stond op een range van 6 mijl. Bij de navigatie werd gebruik gemaakt van DGPS. Zoals gebruikelijk stonden de VHF's bij op de kanalen 16, 17 en het visserijkanaal P2. Dat was de situatie toen schipper Van Dam om 15.30 uur de wacht overdroeg en om 15.40 uur naar zijn hut ging. Hij verklaart dan nog dat op de Arpa-radar 5 vissersschepen waren geplot binnen een afstand van circa 7 mijl van de GO14. In totaal waren 10 schepen geplot. Eén schip lag gestopt op 2 mijl ten zuidwesten van de GO14 en men viste om 15.30 uur op een koers 315° rw. De navigatie- en visverlichting waren helder brandend en de visnelheid was circa 6 knopen.
6. Om 15.30 uur werd schipper Van Dam afgelost door zijn zoon, wachtsman Abraham van Dam. Deze wachtsman vaart sinds juni 1999 aan boord van GO14 en liep toen stage bij de broer van schipper Van Dam. Sinds juli 2000 heeft de wachtsman het diploma SW V. Hij mag zelfstandig wachtlopen en loopt daadwer-

kelijk zelfstandig wacht vanaf 7 augustus 2000. Schipper Van Dam had geen enkele reden om aan te nemen dat de wachtsman niet op zijn taak berekend zou kunnen zijn. De opleiding aan de vissersschool in Stellendam was met goed gevolg afgemaakt. De stageperiode aan boord van de GO14 was zonder problemen verlopen en in de periode van 7 augustus tot 16 oktober had wachtsman Van Dam probleemloos wachtgelopen onder diverse omstandigheden.

7. Geheel naar behoren gaf schipper Van Dam de wacht over aan de wachtsman. Hij gaf opdracht om noordwest over te vissen tot een bepaalde gemarkeerde positie, in die positie gekomen rond te gaan naar een koers zuidoost, 135° rw. en dan die koers aan te houden tot de netten weer gehaald zouden gaan worden. Naar verwachting zou dat omstreeks 16.35 uur worden. Het wachtalarm stond ingeschakeld. In het kader van de wachtoverdracht is de wachtsman door schipper Van Dam gewezen op de overige scheepvaart, met name de echo's die geplot werden met de Arpa-radar. Deze scheepvaart leverde geen gevaar op voor aanvaring of anderszins voor de navigatie.

8. Schipper Van Dam heeft aangegeven dat hij enige malen per visweek de wachtlopende opvarenden van de GO14 erop wijst dat zij hem te allen tijde moeten roepen als er iets bijzonders is of als men de situatie niet vertrouwt. De schipper is na het overdragen van de wacht naar zijn hut gegaan. Deze hut bevindt zich aan de stuurboordzijde onmiddellijk achter het stuurhuis en komt overigens direct uit in het stuurhuis. De afstand van de kooi tot het stuurhuis is circa 2 meter. Schipper Van Dam zou dus onmiddellijk beschikbaar zijn in geval van calamiteiten. Het was het begin van de visweek, vermoeidheid speelde geen rol en schipper Van Dam sliep niet, maar lag wel te kooi te rusten. Om 15.54 uur hoorde en voelde de schipper dat het motorvermogen iets minderde. Hij maakte daaruit op dat het schip aan het rondgaan was volgens instructie. Het was omstreeks 16.00 dat de schipper hoorde dat de reguleator van de hoofdmotor werd dichtgetrokken en tegelijkertijd werd de schipper door de wachtsman geroepen. De schipper stond binnen enkele seconden in het stuurhuis en zag over stuurboord een groot blauw schip op de GO14 afkomen. Dat bleek later de "European Tideway" te zijn. Onmiddellijk heeft schipper Van Dam de motor op vol achteruit gezet. Dit kon niet voorkomen dat er een aanvaring plaatsvond tussen de boeg van de GO14 en de bakboordvoorzijde van de "European Tideway", die overigens volgens waarneming van de schipper op dat moment nog steeds volle kracht liep.

9. De schipper heeft direct volgend op de aanvaring alle nodige maatregelen getroffen. De bemanningsleden werden of waren allen gewaarschuwd. De tuigen werden opgedraaid. De schade werd geïnspecteerd en uiteraard werd onmiddellijk contact gezocht via VHF-kanaal 16 met de "European Tideway". De aanvaring werd gemeld aan de autoriteiten. De schipper stelde vast dat, toen men eenmaal contact had gemaakt en overschakelde voor de communicatie naar VHF kanaal 72, de "European Tideway" eerst haar snelheid leek te verminderen. Gegevens werden uitgewisseld en in verband met de plaats van de schade aan de GO14 en de geringe omvang van die schade besloot schipper Van Dam de reis voort te zetten. De "European Tideway" had een scheur aan bakboordzijde opgelopen.

U 2

10. Dit alles overziend moet men zich afvragen wat schipper Van Dam te verwijten valt. Allereerst blijkt uit de bemanningslijst dat het schip over de juiste en voldoende diploma's beschikte. Het schip was derhalve naar behoren bemand. Er was geen enkele aanleiding voor schipper Van Dam om te twijfelen aan de kundigheid van de wachtlopende opvarenden aan boord. Weliswaar was wachtsman Van Dam nog maar enkele maanden gediplomeerd en had hij ruim 2 maanden daadwerkelijke gevaren als gediplomeerde wachtsman. De omstandigheden waaronder de wacht werd overgedragen leidden er echter niet toe om te denken dat wachtsman Van Dam minder geschikt zou zijn voor zijn taak dan een andere wachtsman. Het weer was goed, het was daglicht en men was slechts enkele uren in de visweek. Het betreffende visgebied leidt in beginsel niet tot gevaarlijke situaties. Men houdt zich niet op nabij de gebruikelijk drukke vaarroutes. De wachtlopende opvarenden, ook wachtsman Van Dam, waren bekend met het feit dat de veerdiensten van Rotterdam naar Felixstowe dit gebied bevoeren. Dat had voordien nog nooit tot enig probleem geleid. Evenzo moet er vanuit worden gegaan dat bemanningsleden van in die diensten varende veerboten zeer veel ervaring hebben met kruisende, althans met vissende vissersschepen. Dat blijkt overigens ook uit de rapportage van de MAIB.

11. De vraag rijst dan, wat schipper Van Dam kan worden verweten. Mijns inziens niets. In het licht van de omstandigheden waarin de GO14 zich bevond om circa 15.30 uur, er was geen scheepvaart die gevaar voor aanvaring gaf, het zicht was goed, het was niet druk, er kon nog geen sprake zijn van vermoeidheid, het was daglicht, kon schipper Van Dam met een gerust hart de wacht overdragen voor circa 1 uur aan de betreffende wachtsman. Die wacht werd overgedragen volgens het goede gebruik. De posities van andere schepen werden besproken. Het vaarplan werd besproken en bekend was dat de schipper onmiddellijk geroepen diende te worden als de situatie niet werd vertrouwd of als er zich iets bijzonders voordeed. Dat laatste is overigens in dit geval ook gebeurd. Wij zien uit het dossier dat wachtsman Van Dam vlak voor hij wordt geconfronteerd met de koerswijzigende "European Tideway", zelf eveneens een manoeuvre uitvoert, die manoeuvre combineert met het dichttrekken van de reguleur van de hoofdmotor en op dat moment eveneens de schipper roept. Dat alles heeft zich afgespeeld binnen een tijdsbestek van nog geen minuut. Schipper Van Dam was ook daadwerkelijk onmiddellijk in de stuurhut, binnen enkele seconden. Hij was al wakker, kon de situatie onmiddellijk overzien en deed dat ook en verrichtte de enige juiste handelingen, met vol vermogen achteruit. Het moge bekend zijn dat de snelheid van GO14 met het dichttrekken van de reguleur feitelijk direct nul is als gevolg van het uitstaande tuig. Op de print-out van de trackplotter is ook duidelijk te zien dat ten tijde van de aanvaring de GO14 achteruit voer.

12. Ook ná de aanvaring heeft schipper Van Dam alle juiste handelingen verricht die van hem dienden te worden verwacht. Allereerst werd gedacht aan de veiligheid van bemanning en schip. De schade werd geïnspecteerd en tegelijkertijd werd contact gezocht met het andere schip. Omdat de schade aan de GO14 meeviel, de zeer sterk uitgevoerde voorzijde van het bakdek was ingedrukt, welke schade geen invloed op de zeewaardigheid van het schip had en er overigens geen andere omstandigheden

waren om de reis niet voort te zetten, besloot schipper Van Dam om door te vissen en de visweek volgens plan af te ronden.

13. Dat alles leidt ertoe om te concluderen dat schipper Van Dam in deze geen verwijt treft, dat uw Raad wordt verzocht geen tuchtmaatregel op te leggen.

A. van Dam

14. Met betrekking tot de wachtsman heb ik hierboven al verwezen naar zijn opleiding, zijn achtergrond en zijn diploma's. Wachtsman Van Dam was sinds ruim 2 maanden gediplomeerd. Had in die periode als wachtsman dienst gedaan op de GO14, zonder problemen. Hij had voordien gedurende ruim een jaar in het kader van de stage afwisselend dienst gedaan aan boord van de GO14 en er was derhalve geen enkele reden om aan te nemen dat hij een bepaalde situatie niet aan zou kunnen. Dat geldt ook zo in de eigen beleving van de wachtsman. Om circa 15.30 uur komt hij op wacht en de wacht wordt overgedragen door de schipper op de hierboven beschreven wijze. De wachtsman heeft te kennen gegeven dit alles begrepen te hebben. Hij heeft de posities van de andere scheepvaart in zich opgenomen. Hij controleert vervolgens die andere scheepvaart zowel visueel als op de radar en constateert dat er geen gevaar is voor aanvaring. Dat is de situatie tot kort voor 16.00 uur. Om circa 15.54 uur is de GO14 in de positie gekomen die is aangegeven door de schipper en waar rond moet worden gegaan en een zuidoostelijke koers moet worden gestuurd. Die koersverandering wordt door de wachtsman ingezet. Dat gaat uiteraard niet snel maar vrij langzaam om te voorkomen dat de vislijnen, althans de tuigen met elkaar verward zouden kunnen raken. Na een paar minuten ligt dan de GO14 op tegenkoers. De wachtsman heeft vóór de koersverandering niet gekeken of dit kon en met name met betrekking tot de scheepvaart, die zich achter hem bevond en na de koersverandering zich voor hem zou bevinden. Tijdens de koersverandering ziet de wachtsman wel een schip op de radar en visueel op een afstand van 2 mijl. De GO14 zit dan in de draai en de wachtsman besluit door te draaien en nadat hij met de GO14 op tegenkoers is, stelt hij vast dat het andere schip, dat later de "European Tideway" blijkt te zijn, circa 1½ mijl bij hem vandaan is. Op dat punt gekomen ontstaat de klassieke verwarring. Verwarring niet alleen aan boord van de GO14 maar ook aan boord van de "European Tideway".

15. Het tijdstip van het een en ander is op zich niet gunstig. Er vindt aan boord van de "European Tideway" op dat moment de wachtwisseling plaats. Het is kort voor 16.00 uur. De uitkijken geven elkaar de wacht over en de stuurlieden van de wacht geven elkaar eveneens de wacht over. Aan boord van de "European Tideway" is men uiteraard op de hoogte van het feit dat men op het te varen traject geconfronteerd wordt met visserij. Dat is op dat traject zonder meer gebruikelijk. En het is onbegrijpelijk dat de wachtdoende stuurman van de "European Tideway", de stuurman die op het punt staat de wacht over te dragen, niet met zekerheid vast heeft kunnen stellen of de GO14 al dan niet vissende was. Voor een ervaren wachtlopende stuurman, en daar gaat het aan boord van de "European Tideway" om, is bij daglicht in één oogopslag vast te stellen of het een daadwerkelijk vissend schip betreft of niet. De gieken zijn neer, het tuig staat uit. Men hoeft daar niet voor te zoeken naar

U 2

een visdagmerk. Desalniettemin blijkt uit de verklaringen van de opvarenden van de "European Tideway" dat de status van de GO14 niet geheel zeker was. Wellicht moet daaruit worden opgemaakt dat ook aan boord van de "European Tideway" de goede uitkijk enigszins te wensen heeft overgelaten. Aan boord van de "European Tideway" wordt waargenomen dat de GO14, na voorover te zijn gelopen van bakboord naar stuurboord, dus op stuurboordboeg van de "European Tideway" gekomen, haar koers wijzigt en het lijkt erop dat de GO14 rond gaat over stuurboord. Zoals hierboven al aangegeven, is die koersverandering niet plotsklaps uitgevoerd. Dat is praktisch onmogelijk. Daar gaan enkele minuten mee gepaard. Aan boord van de "European Tideway" wordt dit kennelijk niet onderkend en er wordt geen actie ondernomen. Het is één van de uitkijken van de "European Tideway" die de stuurman van de wacht erop attent maakt dat de GO14 rond is gegaan en op tegenkoers ligt. Ook dan wordt nog geen actie ondernomen. Dat is overigens goed zichtbaar op de zich in het dossier bevindende fotoreportage afkomstig van het RoRo-schip "Autoprogress". Duidelijk is dat op foto 3 van die reportage de draai door de GO14 wordt ingezet. Die draai zet zich voort op foto 4, 5, 6 en 7 en is vrijwel voltooid op foto 8. Op foto 8 bevindt de "European Tideway" zich op bakboordboeg van de GO14. Vervolgens gebeurt er niets. Foto's 9,10 laten dat zien en, als de "European Tideway" vrijwel recht vooruit is ten opzichte van de GO14, foto 11, wordt aan boord van de "European Tideway" de stuurboordmanoeuvre ingezet. Overigens niet in combinatie met een snelheidsverandering en niet met roer aan boord.

16. Die vertraging wordt verklaard door de wachtdoende stuurlieden aan boord van de "European Tideway" met de mededeling dat zij hebben gewacht op informatie afkomstig van de Arpa om vast te kunnen stellen of er gevaar voor aanvaring zou zijn, alvorens zij een uitwijkmanoeuvre zouden doen. Het moet algemeen bekend geacht worden, zeker voor ervaren stuurlieden, dat dit enige tijd duurt. Er zijn een aantal omwentelingen van de radarscanner nodig om voldoende informatie te geven aan de computer om deze computer in staat te stellen een redelijk betrouwbare berekening te maken. Zeker op een afstand als waar deze schepen zich op dat moment op bevonden, is die tijd simpelweg niet aanwezig. Het is door dit uitblijven van actie aan boord van de "European Tideway" dat wachtman Van Dam, in twijfel geraakt, besloot om zelf koers te veranderen waarbij hij de klassieke fout maakt door naar bakboord te draaien, in zijn perceptie echter van het gevaar vandaan, zich echter niet realiserend dat, mocht de "European Tideway" alsnog besluiten om de te verwachten koersverandering naar stuurman te maken, men in grote problemen met elkaar zal komen.

17. Met betrekking tot het bovenstaande doet de MAIB een aantal aanbevelingen aan het adres van de "European Tideway" en wel dat de voorkeur uitgaat naar het gebruik van "water-based information" als invoer in de radar die in Arpa-functie wordt gebruikt en om gebruik te maken, althans ervoor te zorgen dat er beschikbaarheid is, van peiltoestellen op de brug. Aan de hand van een peiltoestel of "azimuth-mirror" had de wachtdoende stuurman aan boord van de "European Tideway" immers eerder kunnen vaststellen of er al dan niet gevaar was voor aanvaring en zijn handelingen daarop kunnen aanpassen.

18. Vastgesteld kan dus worden dat er bij de wachtsman van de GO14 een zekere mate van schuld is. Een mate van schuld die wellicht voortkomt uit de relatieve onervarenheid van de wachtsman, waarmee dit uiteraard niet kan worden goedgepraat. Die schuld is daarin gelegen dat, vóórdat om 15.54 werd rondgegaan, de verkeerssituatie niet is beoordeeld en niet is vastgesteld dat dit rondgaan zonder gevaar kon gebeuren. Dat werd niet onderkend. Er is mijns inziens echter ook een mate van medeschuld aan boord van de "European Tideway", waar men kennelijk de GO14 niet zo goed gevolgd heeft als men wil doen geloven. Alhoewel de koersverandering van de GO14 enige tijd in beslag neemt, is die koersverandering niet direct onderkend. Nadat was vastgesteld dat de GO14 op tegenkoers lag, is gewacht met een uitwijkmanoeuvre totdat de radar zou hebben vastgesteld of er al dan niet gevaar voor aanvaring was. De stuurboordmanoeuvre, die overigens wel reglementair was, werd daardoor (te) laat ingezet. Het roer werd niet aan boord gelegd, er werd geen vaart verminderd. De "European Tideway" bevond zich blijkens de fotobladen vrijwel recht vooruit ten opzichte van GO14. Daardoor in onzekerheid geraakt, heeft de wachtsman de verkeerde beslissing genomen en heeft koers veranderd naar bakboord. Terwijl de GO14 in de bakboorddraai zit wordt door de wachtsman waargenomen dat de "European Tideway" dan toch stuurboord uitkomt. Dan is het kwaad geschied en trekt de wachtsman de reguleur dicht, als gevolg waarvan de GO14 vrijwel direct gestopt ligt. Ook dat is nog niet voldoende om de aanvaring te voorkomen. De inmiddels in het stuurhuis gekomen schipper heeft vervolgens de motor op vol achteruit gezet waarmee de schade, althans de gevolgen voor de GO14, beperkt bleven.

19. Ik verzoek de Raad om de mate van medeschuld van de "European Tideway" mee te laten wegen in uw oordeel over de handelswijze van de wachtsman. Voorts vraag ik u om in uw oordeel mee te nemen het feit dat de wachtsman al in zekere zin ernstig gestraft is voor zijn handelwijze door dit gebeuren, zo in de aanvang van zijn professionele loopbaan. Ik verzoek u dan ook om deze zaak voornamelijk ter lering te hanteren en te volstaan met het uitspreken van een berisping ten aanzien van wachtsman A. van Dam.

4. Het standpunt van de Inspecteur

Het Nederlandse vissersvaartuig "Vrouw Grietje" met vismerk GO 14 was op 16 oktober 2000 vissende op de Zuidelijke Noordzee. Om 15.30 uur die dag gaf de schipper de wacht over aan de stuurman en gaf deze de instructie om een noordwestelijke koers te blijven varen tijdens het vissen tot positie 52° 05' 50" N en 002° 30' O en hierna over stuurboord rond te gaan en dan een zuidoostelijke koers te varen, totdat er gehaald moest worden. Het weer was goed, echter het zicht was met ongeveer 4 mijl matig te noemen. Alle navigatie-apparatuur werkte naar behoren. De stuurman aan boord van de "Vrouw Grietje" GO 14 ging over stuurboord rond, toen hij om 15.54 uur de door de schipper opgegeven positie had bereikt. Uit de verklaringen van de stuurman blijkt dat hij zowel visueel als op de radar niet voldoende heeft vastgesteld of het rondgaan ook verantwoord was ten opzichte van het andere scheepvaartverkeer. Door dit niet te doen, heeft de stuurman zich niet gehouden aan Voorschrift 5 "Uitkijk" van de Bepalingen ter Voorkoming van

U 2

Aanvaringen op Zee. Een goede uitkijk moet er toe leiden dat er een volledige beoordeling van de situatie is, zodat het gevaar voor aanvaring tijdig kan worden onderkend.

Tijdens het rondgaan over stuurboord zag de stuurman een groot schip over stuurboordboeg op 2 mijl, de stuurman besloot om door te blijven draaien tot het andere schip op tegenkoers lag.

Het andere schip bleek het Britse ro-ro passagiersschip de "European Tideway" te zijn. Aan boord van dit schip veranderde de stuurman de koers naar stuurboord en gaf naar eigen zeggen het bijbehorende geluidsein om een aanvaring te voorkomen. De stuurman aan boord van de "Vrouw Grietje" besloot bakboorduit te gaan om een aanvaring te voorkomen. De koersverandering naar bakboord van de "Vrouw Grietje" GO 14 was niet gebaseerd op het plotten van het andere schip, communicatie over de VHF of op grond van de meest aannemelijke koersverandering van het andere schip, namelijk naar stuurboord.

Ingevolge Voorschrift 18 van de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee hoeft een schip bezig met de uitoefening van de visserij niet uit te wijken voor een werktuiglijk voortbewogen schip dat varende is. Echter, dan moeten wel de voorzorgsmaatregelen, die volgens het gewone zeemansgebruik of door de bijzondere omstandigheden waarin het schip zich bevindt, genomen dienen te worden zoals voorgeschreven in Voorschrift 2 van de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee in acht worden genomen.

Samenvattend, de stuurman van de "Vrouw Grietje" GO 14 heeft geen goede uitkijk gehouden en onvoldoende gebruik gemaakt van de beschikbare hulpmiddelen voor de navigatie, zoals de VHF of radars. Hierdoor werd de "Vrouw Grietje" GO 14 in een situatie gebracht met gevaar voor aanvaring. Door daarna in plaats van koers en vaart te houden ook nog bakboorduit te gaan, was een aanvaring onvermijdelijk geworden. De stuurman aan boord van de "European Tideway" heeft goed gehandeld door stuurboorduit te gaan en kon moeilijk anticiperen op de plotselinge koersverandering van de "Vrouw Grietje" GO 14 gevolgd door een tweede koersverandering en dit alles op korte afstand.

Ik acht de stuurman van de "Vrouw Grietje" GO 14 dan ook verantwoordelijk voor de aanvaring met de "European TideWay", omdat hij onvoldoende uitkijk heeft gehouden en als gevolg hiervan bij het rondgaan onvoldoende rekening heeft gehouden met het andere scheepvaartverkeer. Daarna heeft de stuurman van de "Vrouw Grietje" GO 14 door bakboorduit te gaan zonder dat hiervoor een goede nautische reden was het gevaar van een aanvaring alleen nog maar vergroot. De schipper van de "Vrouw Grietje" GO 14 had gezien de geringe ervaring die de stuurman had, deze betere instructies moeten geven, maar de schipper heeft geen schuld aan de aanvaring.

Ik stel de Raad voor de stuurman te straffen door zijn bevoegdheid om te varen als stuurman te ontnemen voor een periode van een week.

5. Het oordeel van de Raad

Toedracht

De "Vrouw Grietje" GO 14 was maandag 16 oktober 2000 om circa 03.00 uur vertrokken uit Stellendam om te gaan vissen op de Noordzee ten noordwesten van het verkeersscheidingsstelsel Noord Hinder. Om circa 07.00 uur waren de netten voor de eerste keer gezet. In de middag was het weer buig, zicht 3 à 5 mijl en de wind was noordwest met een kracht van 4 Bft.

Om circa 15.00 uur waren de netten na het halen weer gezet en werd gevist in noordwestelijke richting op een koers van 315° en een vaart van 6 knopen.

De schipper had de wacht op de brug en gaf deze om circa 15.30 uur over aan een wachtsman, zijn 19-jarige zoon. Deze had sedert juni 1999 stage gelopen aan boord bij de broer van de schipper, had sinds juli 2000 het diploma SW V en liep sinds 7 augustus 2000 zelfstandig de wacht. De schipper had van zijn broer gehoord dat de jonge wachtsman het kon en dat was ook de schipper zijn indruk.

De wachtsman was om circa 15.00 uur op de brug gekomen, hij was goed uitgerust. Beide radars stonden bij op een bereik van 6 respectievelijk 12 mijl. Op de laatste werd geplot met behulp van ARPA, waarmee maximaal 10 echo's tegelijk konden worden geplot. De VHF's stonden bij op kanaal 16, P2 en 72. Het wachtalarm stond bij. De navigatie- en vislichten brandden en achterop hing het visdagmerk.

De schipper droeg de wachtsman op om noordwest over te vissen tot een positie van 52° 05' 55" N en 002° 30' O, waar hij gelet op de stroom over stuurboord rond moest gaan op tegenkoers 135°, totdat er om circa 16.35 uur weer zou worden gehaald. De stroom stond rond 16.00 uur in 025° sterkte 1,5 mijl/uur. Nadat hij met hem de in de ARPA staande schepen, welke volgens het plot geen van alle een gevaar vormden, had besproken, ging de schipper naar zijn achter de brug gelegen hut. Gebruikelijk was dat hij verschillende malen per visweek tegen de wachtslieden zei hem direct te roepen als er iets bijzonders was of als men het niet vertrouwde. Nadat hij de wacht had overgenomen, verklaarde de wachtsman regelmatig op de ARPA-radar op 12 mijl bereik te hebben gekeken en ook af en toe op de radar met 6 mijl bereik. Om circa 15.54 uur was de "Vrouw Grietje" GO 14 volgens de wachtsman in de positie aangekomen waar hij rond moest gaan en hij zette een koersverandering naar stuurboord in op de autopilot in stappen van circa 45°. Hij keek op dat moment niet op de radar noch naar buiten of dit veilig kon in verband met de andere scheepvaart. Pas tijdens het inzetten van de draai keek hij op de radar en zag stuurboordachter een schip op een afstand van circa 2 mijl, hetgeen later de "European Tideway" bleek te zijn. Toen de "Vrouw Grietje" GO 14 bijna op tegenkoers 135° was, zat de "European Tideway" over bakboordboeg op circa 1½ mijl afstand.

De wachtsman plote het andere schip niet. Toen hij zag dat het andere schip niet uitweek, geen koers veranderde, besloot hij om zelf naar bakboord te draaien. Hij wilde niet voor het andere schip over lopen en voorkomen dat het dan krap achter de "Vrouw Grietje" GO 14 langs zou gaan. Een geluids- of lichtsein om de koersveran-

U 2

dering naar bakboord aan te geven gaf hij niet, en er was volgens hem onvoldoende tijd om op de VHF te roepen.

Kort nadat de wachtsman was begonnen naar bakboord te draaien, zag hij dat de "European Tideway" naar stuurboord kwam. Hij haalde de kracht van de motor en riep de schipper. Deze sliep nog niet en kwam onmiddellijk naar de brug. Daar zag hij over stuurboord een groot blauw schip, de "European Tideway", dwars inkomen. Hij zette direct de motor op volle kracht achteruit doch kon niet meer voorkomen dat de punt van de "Vrouw Grietje" GO 14 onder een hoek van 70° à 80° werd geraakt door de bakboordboeg van de "European Tideway" die op dat moment nog op volle snelheid voer.

De schipper liet na de aanvaring een op de brug gekomen matroos op de VHF contact opnemen met de "European Tideway" en ging zelf de netten indraaien. De gegevens en schade werden uitgewisseld en er bleken geen gewonden te zijn. De "European Tideway" stelde de Britse Kustwacht op de hoogte en vervolgde zijn reis naar Felixstowe, terwijl de "Vrouw Grietje" GO 14 de aanvaring meldde aan de Nederlandse Kustwacht en de visweek vervolgde. De "Vrouw Grietje" GO 14 had lichte schade aan de neus, zonder visverletkosten geraamd op f 80.000,-.

De "European Tideway" voer dagelijks op en neer tussen Europoort en Felixstowe. De wachten werden gelopen in een 6-op/6-af schema door beide tweede stuurlieden. Beiden hadden een ruime vaarervaring en voeren al 6 respectievelijk 2 jaar aan boord van de "European Tideway". Het schip is ISM gecertificeerd. Ten tijde van de aanvaring op 16 oktober 2000 om circa 16.00 uur werd er op de brug van wacht gewisseld. Op de brug bevonden zich behalve de beide tweede stuurlieden ook twee uitkijken die elkaar aflosten.

Aan boord van de "European Tideway" had de wachthebbende stuurman eerder op de radar over bakboord op circa 6 mijl afstand een noordwest trekkende echo, volgens hem van de latere "Vrouw Grietje" GO 14, waargenomen en op circa 3 mijl afstand had hij het vissersvaartuig visueel gekregen. De "European Tideway" stuurde op de automaat een koers van 273° en liep een vaart van circa 16 knopen. De ARPA stond op "ground-based" informatie. Het vissersvaartuig liep circa 2 mijl voor de "European Tideway" over en zette zowel visueel als op de ARPA-radar verder door naar stuurboord.

Omstreeks dit tijdstip kwamen de aflossers op de brug en werd begonnen met het overgeven van de wacht.

Even later meldde de uitkijk dat het vissersvaartuig aan het koersveranderen was over stuurboord. De nog wachthebbende stuurman pakte zijn kijker en zag dat het vissersvaartuig was toegedraaid, hij zag het inmiddels in over bakboord.

Eén van de uitkijken werd achter het roer gezet, er werd overgegaan op handsturen met een koers van 270°. De afstand was op dat moment volgens de stuurman iets meer dan een mijl en de ARPA gaf nog geen oplossing aan. De eerste oplossing van de ARPA gaf een passeerafstand (CPA = closest point of approach) aan van nul. Op een afstand van 0,7 mijl was de CPA nog steeds nul en de stuurman gaf opdracht stuurboorduit te gaan, eerst met 15° en daarna met 20° roeruitslag. De opkomende stuurman gaf een stoot op de scheepsfluit.

Op het moment dat de "European Tideway" begon te draaien, zat het vissersvaartuig volgens de stuurman op circa 3 streken over stuurboord. Toen het op circa 1 streek

over stuurboord zat, zag de stuurman dat het vissersvaartuig bakboorduit begon te draaien. Hij overwoog toen om bakboorduit te draaien doch realiseerde zich dat er teveel draai in het schip zat en hij alsdan vermoedelijk het vissersvaartuig zou overvaren en besloot om door te draaien, gaf meer roer, zette stuurboordmachine op achteruit en verminderde de omwentelingen van de bakboordmachine. Tevens werden er korte stoten op de fluit gegeven.

De "European Tideway" draaide naar stuurboord met zijn neus kort voor de "Vrouw Grietje" GO 14 langs, waarna de schepen onder een hoek van 70° à 80° elkaar raakten.

Ten tijde van de aanvaring zag de stuurman van de "European Tideway" dat de bomen van het vissersvaartuig uit stonden en dat het vistuig sleepte. Hij kon zich niet herinneren een visdagmerk of vislichten te hebben gezien. De uitkijk had, toen het vissersvaartuig voorover liep op circa 2 mijl afstand, ook geen vistekens gezien, wel dat de bomen uitstonden.

De "European Tideway" had in bakboordboeg op circa 4 meter boven de waterlijn een gat van circa 6 meter lang en 1 à 1½ meter breed. De geschatte cascochade belooft f 500.000,-.

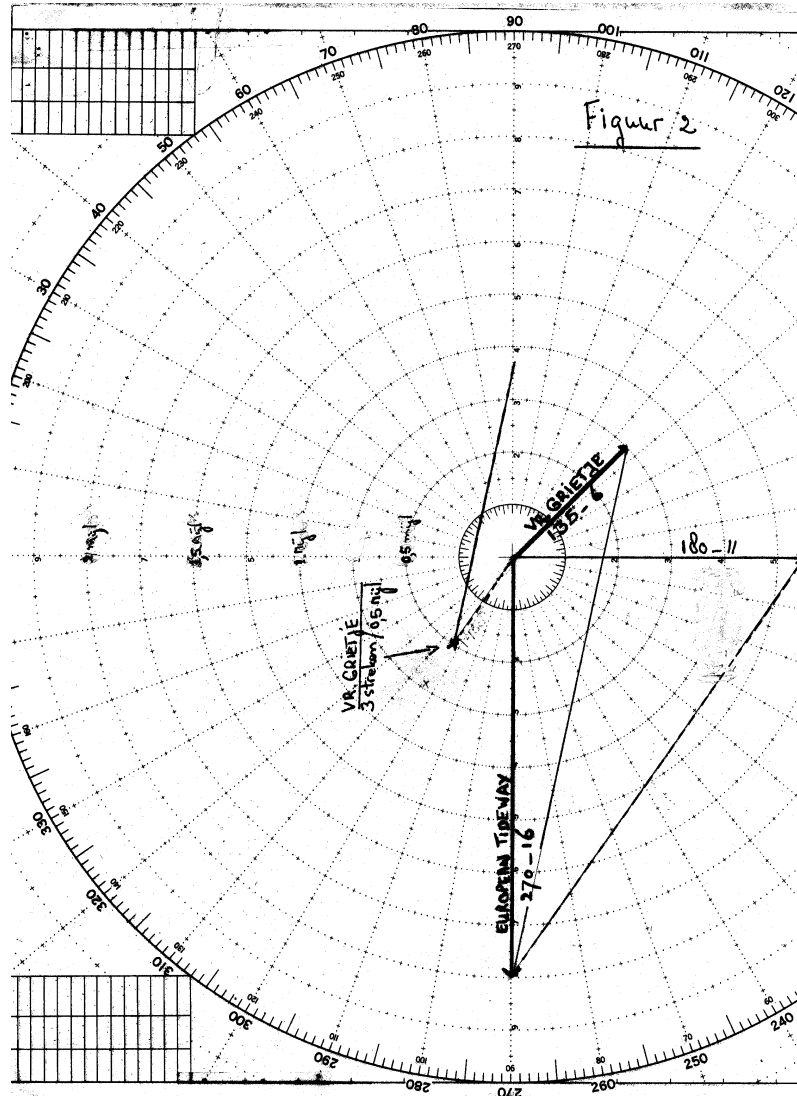
Beschouwing

De aanvaring is onderzocht door de Britse MAIB (Marine Accident Investigation Branch), onder andere met gebruikmaking van de VDR (Voyage Data Recorder)-gegevens van de "European Tideway" en van de VDR van een zich in de nabijheid bevindend ander schip, de "Autoprogress". Het onderzoeksrapport van de MAIB d.d. 25 mei 2001 vormt onderdeel van het dossier van de Raad. Het met behulp van de VDR-gegevens door de MAIB geconstrueerde overzichtsplot van de aanvaring is weergegeven in figuur 1.

Door de Scheepvaartinspectie werden de betrokkenen van de "Vrouw Grietje" GO 14 op 30 oktober 2000 gehoord, waarbij door Holland Nautic BV, de leverancier van de elektronische kaartplotter, een print out van de track van de "Vrouw Grietje" GO 14 werd gemaakt. Door het KLPD werd een proces-verbaal opgemaakt, onder andere omvattend een verhoor van de schipper en de wachtsman van de "Vrouw Grietje" GO 14 door tussenkomst van hun raadsman, een door Holland Nautic BV gemaakte print out van de track van de "Vrouw Grietje" GO 14, afschriften van de ondertekende processen-verbaal van de op verzoek van het KLPD door de Britse MCA (Maritime Coastguard Agency) gedane verhoren van de beide stuurlieden en uitkijken van de "European Tideway", alsmede 16 foto's van de radarbeelden van de "Autoprogress", gemaakt van de VDR van dit schip, welke door tussenkomst van P&O North Sea Ferries, de eigenaar van de "European Tideway" aan het KLPD ter beschikking werden gesteld voor het onderzoek.

Bij zijn onderzoek naar de oorzaak van de ramp heeft de Raad de navolgende zaken achtereenvolgend in beschouwing genomen.

Tekening 1



Het uitkijken

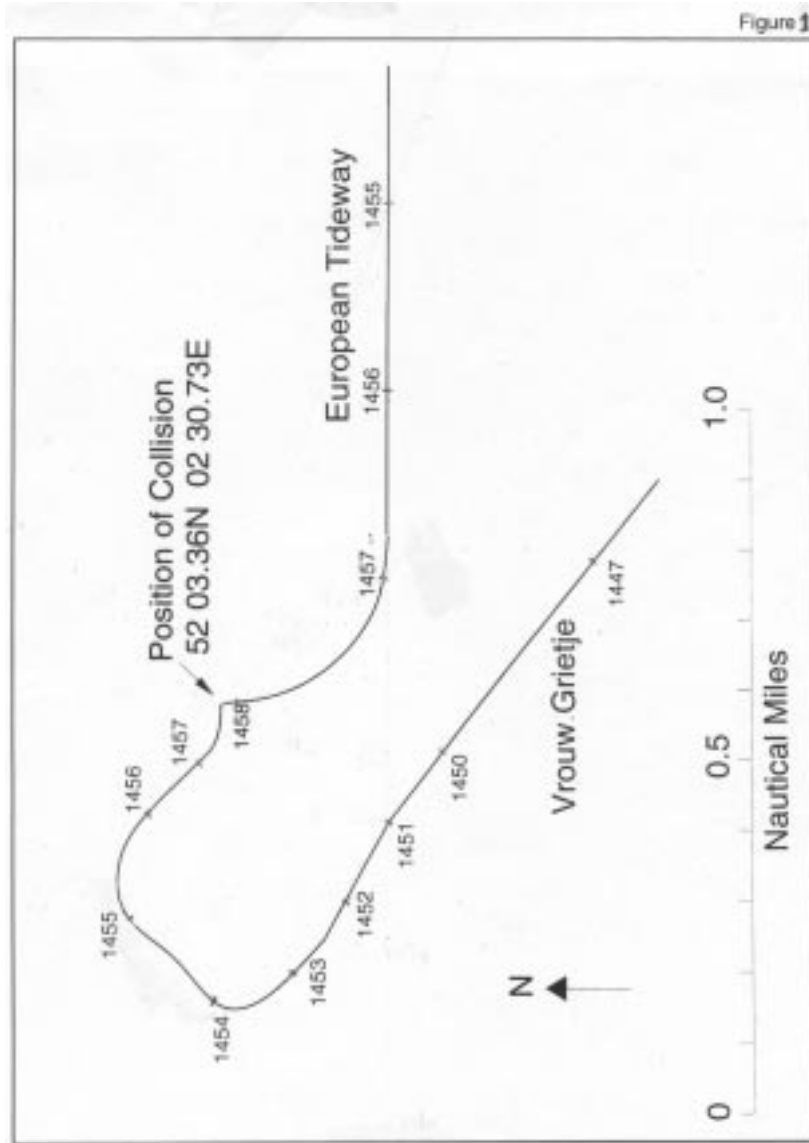
De wachtsman aan boord van de "Vrouw Grietje" GO 14 verklaarde dat hij regelmatig op de radar had gekeken. De Raad betwijfelt dit. Hij heeft niet of niet goed gekeken, want de echo van de circa 185 meter lange "European Tideway" is moeilijk over het hoofd te zien. De wachtsman zag deze pas op de radar op circa 2 mijl afstand, nadat hij dit schip visueel had waargenomen na het inzetten van de draai naar stuurboord met de "Vrouw Grietje" GO 14. Hij had de "European Tideway" dan ook niet geplot met de ARPA, terwijl hij dit schip vervolgens wel visueel volgde doch nog steeds niet plote, niet aanwees aan de ARPA, of peilde, niet op de radar noch visueel. Het laatste was door het ontbreken van visuele peilmogelijkheden op de brug van de "Vrouw Grietje" GO 14 ook niet mogelijk. Als de "European Tideway" aan de ARPA aangewezen was geweest, had de wachtsman bij zijn draai over stuurboord onmiddellijk kunnen zien wat de koers van dit schip was en mogelijk anders hebben gehandeld. Dat de ARPA vol was, was geen reden om de naderende ferry niet onmiddellijk na ontdekken aan de ARPA aan te wijzen door eerst een minder gevaarlijk contact te verwijderen.

Indien de wachtsman na de draai naar stuurboord, toen hij koers 135° stuurde, de ferry had gepeild, zou hij hebben kunnen vaststellen dat de peiling doorzette naar rechts. In die situatie zou de "European Tideway" circa 0,375 mijl voor de "Vrouw Grietje" GO 14 zijn over gelopen, en niet vlak achter hem langs zijn gegaan zoals de wachtsman dacht, met een CPA van bijna 0,2 mijl over stuurboord. De "Vrouw Grietje" GO 14 zou dan bijna 1 mijl achter de ferry langs zijn gegaan (zie figuur 2, relatief plot). Een en ander blijkt ook uit het overzichtspot van de MAIB (figuur 1). Bovenstaande gegevens zijn gebaseerd op een koers en vaart van de "Vrouw Grietje" GO 14 van 135° 6 knopen (verklaart door de wachtsman), een koers en vaart van de "European Tideway" van 270° 16 knopen (uit het MAIB rapport) en een relatieve positie van het vissersvaartuig van 3 streken op stuurboordboeg van de ferry en een afstand van 0,5 mijl op het moment dat de ferry stuurboorduit ging draaien (MAIB rapport en verklaring stuurman).

De Raad concludeert dat de wachtsman aan boord van de "Vrouw Grietje" GO 14 niet goed heeft uitgekeken door geen gebruik te maken van alle beschikbare middelen, waarbij een visuele peilmogelijkheid niet aanwezig was, terwijl hij ook geen gebruik maakte van de radar, teneinde een volledige beoordeling van de situatie en het gevaar voor aanvaring te kunnen maken.

Ook aan boord van de "European Tideway" werd echter niet goed uitgekeken dan wel op een juiste manier gebruik gemaakt van alle beschikbare middelen. En op dit schip rustte de verplichting om uit te wijken voor het vissersvaartuig.

Het vissersvaartuig zou op de radar voor het eerst zijn waargenomen op 4 streken over bakboord op circa 6 mijl afstand en volgens de ARPA met een vaart van circa 8 knopen op circa 1½ mijl voorover lopen. Dit kan de "Vrouw Grietje" GO 14 echter niet zijn geweest, omdat het vissersvaartuig dan vissend in plaats van 6 knopen een vaart van 12 à 13 knopen had moeten lopen, hetgeen bij lange na niet het geval was. Er werd aan boord van de "European Tideway" op die afstand mogelijk niet erg zorgvuldig naar de ARPA contacten gekeken, of de ARPA berekening was niet goed. Het feit dat de ARPA op "ground-based" informatie stond en niet op "water based", kan niet leiden tot een dergelijk groot verschil.



Hoe het ook zij, de stuurman en de uitkijk zagen het vissersvaartuig visueel op circa 3 mijl en zagen het vervolgens op een veilige afstand van circa 2 mijl voorover lopen van bakboord naar stuurboord. Voldoende dichtbij om de horizontaal uitstaande gieken te kunnen zien, die in ieder geval door de uitkijk werden gezien. De stuurman voer al een aantal jaren dagelijks op deze route en moet voldoende op de hoogte zijn geweest hoe en met welke snelheid er door de kotters op de Noordzee wordt gevist. Alhoewel hij het dagmerk niet had gezien en ook geen vislichten, moet hij naar alle redelijkheid geweten hebben dat de "Vrouw Grietje" GO 14 vissende was. Het was weliswaar overdag, doch soms buiig en de vislichten waren ontstoken.

Het dagvismerk hing achterop het vissersvaartuig doch valt achter het dekhuis kennelijk onvoldoende op. De Raad beveelt de schipper van de "Vrouw Grietje" GO 14 aan om een beter zichtbare plaats voor het dagmerk te zoeken.

Vrij laat werd aan boord van de "European Tideway" gezien dat het vissersvaartuig aan het koers veranderen was. De stuurman werd hier door de uitkijk op attent gemaakt en toen hij door zijn verrekijker keek, zag hij de "Vrouw Grietje" GO 14 al in over bakboordboeg, lag dus bijna op koers 135°, en zat het op een afstand van iets meer dan een mijl. Het overgeven van de wacht zal hierbij een rol hebben gespeeld. De stuurman had op dat moment ook kunnen zien dat de gieken van het vissersvaartuig nog horizontaal uitstonden en het dus nog vissende was.

Op de fotoserie van de ARPA radarbeelden van de "Autoprogress" is te zien dat het vissersvaartuig koers verandert over stuurboord, een draai die volgens de tijdregistratie op de beelden circa 2 minuten duurde, hetgeen overeenkomt met het overzichtsplot figuur 1 (minuut 14.53½ – 14.55½). Pas daarna, toen het vissersvaartuig vrijwel op koers lag, moet de stuurman hebben gekeken, hij zag het vissersvaartuig immers over bakboord in toen hij keek.

Volgens de plots moet het vissersvaartuig naar rechts hebben doorgezet, circa 5° in een halve minuut. Helaas werden er geen peilingen genomen. De peilapparaten waren op de brug aanwezig, doch werden niet gebruikt. Er werd gewacht tot de ARPA een CPA berekende, hetgeen enige, helaas kostbare, tijd duurde. Door de stroom in richting 025° met een sterkte van 1½ mijl/uur zou de CPA berekening van de op "ground-based" staande ARPA weliswaar kleiner uitvallen, doch niet op nul uitkomen.

De aanvaring

Dat de "Vrouw Grietje" GO 14 vissende was, daarover kon bij de stuurman van de "European Tideway" geen twijfel bestaan. Hij had weliswaar geen dagmerk gezien, doch had aan de hand van de uitstaande gieken kunnen zien dat het vissersvaartuig vissende was. Het dagmerk hing er volgens de schipper van de "Vrouw Grietje" GO 14 wel.

Of het dagmerk er nu wel of niet hing, er waren naar het oordeel van de Raad voor de stuurman voldoende zichtbare kenmerken, zoals de uitstaande gieken en de vaart, eerst 8 knopen en later 5 knopen volgens de ARPA, die aangaven dat de "Vrouw Grietje" GO 14 vissende was. De "European Tideway" moest ingevolge Voorschrift 18 uitwijken voor de "Vrouw Grietje" GO 14.

De vaart van een vissende kotter op de Noordzee is gebruikelijk maximaal 6 à 7 knopen. Gezien zijn vaarervaring op deze route, waar veelvuldig wordt gevist door boomkorkotters, mocht dit bij de stuurman als bekend worden verondersteld.

U 2

De wachtsman aan boord van de "Vrouw Grietje" GO 14 volgde het in de plotter staande lijntje en was op circa 2 mijl voor de "European Tideway" overgelopen. Desondanks had hij dit schip niet gezien noch in de ARPA gezet. Even later zette hij zonder om zich heen te kijken de koersverandering over stuurboord in. Hierna keek hij op de radar en zag de "European Tideway" op circa 2 mijl afstand. Goed zeemanschap was op dat moment geweest om de draai te stoppen op een koers achter de ferry langs, tot deze voorbij was. De wachtsman deed dit niet en draaide door naar tegenkoers 135°, een ogenschijnlijk gevaarlijke koers met de "European Tideway".

Er was geen enkele dwingende reden waarom hij niet had kunnen afhouden, anders dan om het in de plotter staande lijntje te willen volgen. De schipper gaf ter zitting aan dat het lijntje niet dwingend was en dat daar zondig van mocht worden afgeweken.

Ter zitting gaf de wachtsman toe dat hij er destijds min of meer vanuit ging dat iedereen voor hem moest uitwijken, hoe hij ook voer, doch dat hij nu wel inzag dat dit niet altijd het geval was. Volgens het gewone zeemansgebruik is het geboden, een voorzorgsmaatregel, om niet onnodig naar een gevaar toe te draaien of een gevaarlijke situatie te creëren, hetgeen volgt uit Voorschrift 2.

Door toe te draaien naar een koers voor het naderende schip over, waar hij eerst van wegvoer, ontstond er nu een gevaarlijke situatie.

Een situatie waarin de "European Tideway" echter niet was ontheven van zijn plicht volgens het Voorschrift om uit te wijken, tijdig en zodanig dat het zou leiden tot het voorbijvaren van het vissersvaartuig op veilige afstand. Hier ging het mis aan boord van de "European Tideway".

Op iets meer dan een mijl afstand was onderkend dat het vissersvaartuig toegedraaid was, een koers voorover stuurde, zodanig dat er mogelijk gevaar voor aanvaring bestond. Gezien de kleine afstand was het verstandig geweest, goede zeemanschap, om daar op dat moment niet meer aan te twijfelen en overeenkomstig Voorschrift 7 sub a, aan te nemen dat dit bestond. Op die afstand had de "European Tideway" nog voldoende ruimte om zowel stuurboord- als bakboorduit te gaan om het vissersvaartuig op veilige afstand voorbij te varen (overeenkomstig Voorschrift 8 sub d), ongeacht wat het vissersvaartuig zou doen. Ook zou het alleszins te rechtvaardigen zijn geweest indien de stuurman in die situatie de vaart had verminderd of was gestopt om meer tijd te krijgen de situatie te beoordelen. De overige scheepvaart verhinderde dat niet.

Er werd echter gewacht met handelen tot de ARPA-radar een oplossing presenteerde. Toen deze een CPA van nul aangaf, werd gebaseerd hierop, op een afstand van circa 0,7 mijl de order gegeven om stuurboorduit te gaan met 20° roer. Toen het schip begon te draaien zat het vissersvaartuig inmiddels op circa 0,5 mijl afstand en volgens de stuurman circa 3 streken (33¾°) op stuurboordboeg.

Na een koersverandering duurt het niet alleen even voor ARPA een oplossing geeft, de oplossing is in het begin nog niet betrouwbaar. Voorschrift 7 sub c waarschuwt ervoor om vooral geen gevolgtrekkingen te maken op grond van summiere gegevens verkregen van radar. Het blindvaren op ARPA in nabije situaties wordt door de Raad ten zeerste ontraden. Het gebruik van zichtpeilingen is niet alleen eenvoudig, doch ook nauwkeurig.

Bij een koers/vaart van de "European Tideway" van 270°/16 en van de "Vrouw

Grietje" GO 14 van 135°/6 zou het vissersvaartuig naar stuurboord door hebben moeten zetten met een CPA van bijna 0,2 mijl over stuurboord (zie figuur 1 en 2). Alhoewel in principe moet worden voorkomen om voor een ander schip dat van stuurboord inkomt over te lopen, zou in dit geval, waar het vissersvaartuig al dichtbij was op circa 30° op stuurboordboeg, een koersverandering van de "European Tideway" over bakboord theoretisch de meest veilige oplossing zijn geweest. Maar ook indien de "European Tideway" niet was uitgeweken en op 270° was doorgevaren, zou er geen aanvaring zijn geweest. Pas als het vissersvaartuig dwars voor de "European Tideway" over was gaan sturen, op een koers van 180° en met een vaart van circa 11 knopen, zou er in dat geval een aanvaring hebben plaatsgevonden (zie figuur 2).

Omdat de wachtsman de naderende "European Tideway" op een gevaarlijke koers zag naderen, niet de indruk had dat dit schip uitweek en wilde voorkomen dat het vlak achter hem langs zou passeren of achterop zou varen als hij over stuurboord zou draaien, besloot hij zelf een manoeuvre uit te voeren en zette een draai in over bakboord. Even later zag hij de "European Tideway" stuurboorduit komen en haalde toen de kracht van de motor en riep de schipper.

Naar het oordeel van de Raad had de wachtsman eerder, voor hij besloot om bakboorduit te gaan, de schipper moeten roepen. Nu voerde hij een gevaarlijke manoeuvre uit.

In plaats van bakboorduit te draaien, had de wachtsman er beter aan gedaan om de kracht van de motor te halen, waardoor het vissersvaartuig vrij snel achter zijn netten gestopt zou hebben gelegen. Omdat met de netten uit het vissersvaartuig nu eenmaal trager en anders draait dan zonder netten, is stoppen veelal een meer effectieve maatregel.

De maatregel van vaart minderen of stoppen ter vermijding van een aanvaring, als voorgeschreven in Voorschrift 8 sub e, kent bij de meeste wachtslieden helaas een grote mate van schroom om toe te passen. Mogelijk omdat dit als ingrijpend wordt ervaren en anderen, met name de schipper/kapitein, zou alarmeren. Met klem wil de Raad er echter op wijzen dat het een bijzonder afdoende en veilige maatregel kan zijn en hij beveelt schippers/kapiteins aan om hun wachtslieden hierop te wijzen.

Wachtlopen door jonge wacht-/stuurlieden

De schipper heeft naar het oordeel van de Raad niet te lichtvaardig zijn zoon zelfstandig de wacht toevertrouwd. Hij had ruim een jaar als stagiair toegevoegd gelopen aan zijn oom, de broer van de schipper, en die had gezegd dat hij het kon. Zelf had de schipper hem ook beoordeeld en pas een aantal weken nadat zijn zoon het SW V diploma had behaald, heeft hij hem zelfstandig de wacht laten lopen. Achteraf gezien, was hij er kennelijk nog niet klaar voor, gaf de schipper ter zitting aan, hetgeen deze ramp pijnlijk heeft aangetoond.

Veilig varen is in principe niet moeilijk, het vergt echter naast theoretische kennis, praktisch inzicht, accuratesse en zelfdiscipline vooral ook ervaring om gevaarlijke situaties te onderkennen. Ervaring die jongeren veelal nog niet opgebouwd hebben. Het is dan ook geen schande als een jongere eerder dan anderen of als gebruikelijk is, hulp inroept en de schipper waarschuwt. Schippers moeten jongeren daar ook op wijzen, dat ze dat van hen verwachten, dat het een voorwaarde is om hen zelfstandig wacht te laten lopen.

U 2

Bij deze ramp bevond de schipper zich in zijn hut achter op de brug, luttele meters van de wachtsman vandaan, en sliep nog niet. Dat de wachtsman hem niet tijdig waarschuwde, zou kunnen zijn omdat de wachtsman eenvoudigweg het inzicht mist om moeilijke situaties te onderkennen. Ter zitting had de Raad niet de indruk dat dit bij deze wachtsman het geval was.

De algemene opdracht om te waarschuwen als men het niet vertrouwd, is voor een jonge onervaren wachtsman onvoldoende. De schipper had de wachtsman in dit geval duidelijker moeten instrueren wanneer hij moest waarschuwen.

Ondanks het bezit van een diploma is gebleken dat de jonge wachtsman nog onvoldoende scherp de wacht liep en gevaarlijk handelde.

Conclusie

Er werd in eerste instantie onnodig een gevaarlijk lijkende situatie veroorzaakt door de "Vrouw Grietje" GO 14, omdat dit vaartuig te ver doordraaide over stuurboord en niet afhield achter de "European Tideway" langs. Dit hoefde echter niet tot een aanvaring te leiden en kan dan ook niet als oorzaak van de aanvaring worden aangeduid.

In de ontstane situatie moest de "European Tideway" nog steeds uitwijken voor het vissersvaartuig, maar men talmde in de uitvoering omdat er eerst werd gewacht op een ARPA oplossing. Hierin ligt de oorzaak van de aanvaring. Toen er tenslotte werd uitgeweken, was er een zodanige nabije situatie ontstaan dat er niet meer onder alle omstandigheden vrij kon worden gevaren van het vissersvaartuig, aan boord waarvan de wachtsman, toen hij de "European Tideway" geen koers zag veranderen, inmiddels een draai naar bakboord had ingezet.

Op beide schepen was sprake van slecht zeemanschappelijk handelen en werd onvoldoende gebruik gemaakt van de beschikbare middelen om te beoordelen of er gevaar voor aanvaring bestond.

De wachtsman aan boord van de "Vrouw Grietje" GO 14 heeft zowel bij zijn draai over stuurboord als bij de latere draai over bakboord niet goed uitgekeken en evenmin de beschikbare middelen niet gebruikt om een goede beoordeling van het gevaar van aanvaring te kunnen maken. Hij bracht het andere schip onnodig in verwarring door voor dit schip over te gaan sturen, een verwarring die tenslotte leidde tot de aanvaring. Hij heeft in de gegeven omstandigheden niet gehandeld zoals van een goede wachtsman mocht worden verwacht en heeft daarom medeschuld aan de aanvaring.

De schipper had de jeugdige wachtsman beter moeten instrueren, dat deze hem eerder dan gebruikelijk moest waarschuwen en in welke situaties. Dit is in dit geval echter onvoldoende om de schipper schuld aan de aanvaring toe te rekenen.

Beslissing

De Raad straft wachtsman/stuurman A. van Dam, geboren op 26 juni 1981 en wonende te Goedereede, wegens zijn medeschuld aan de aanvaring door het te zijnen aanzien uitspreken van een berisping. Bij de bepaling van de maatregel van tucht

heeft de Raad rekening gehouden met de nog zeer jeugdige leeftijd van de wachtsman en het opvoedkundige karakter daarvan.

Geen gronden acht de Raad aanwezig om schipper J. van Dam, geboren 22 januari 1950 en wonende te Goedereede, een tuchtrechtelijke maatregel op te leggen.

Leringen

1. Niet goed uitkijken en onvoldoende zorgvuldig gebruikmaken van alle beschikbare middelen leidden tot een aanvaring.
2. Onnodig toedraaien naar een gevaar is slecht zeemanschap.
3. ARPA is geen vervanger voor het gebruik van zichtpeilingen, maar slechts ondersteunend. In nabije situaties is het gevaarlijk om blind te varen op ARPA.
4. Wachten op een ARPA oplossing in een nabije situatie alvorens te handelen, is slecht zeemanschap.
5. Jeugdige, althans nog onervaren, wachtslieden hebben continu goede begeleiding en instructies nodig.

Aanbevelingen

1. Het bepalen van een beter zichtbare positie van het visdagmerk aan boord van de "Vrouw Grietje" GO 14.
2. Dat op de visserij scholen extra aandacht wordt besteed aan Voorschrift 2 van de Bepaling en ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee 1972, in het bijzonder aan het de Voorschriften aanvullende element van goed zeemanschap.

Aldus gedaan door mr. E.A. Bik, plv. voorzitter, E. Bakker, N.J. Pronk, H. Reijne en H. Bais, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door de plv. voorzitter mr. E.A. Bik, ter openbare zitting van de Raad van vrijdag 30 november 2001.

(get.) E.A. Bik, D.J. Pimentel